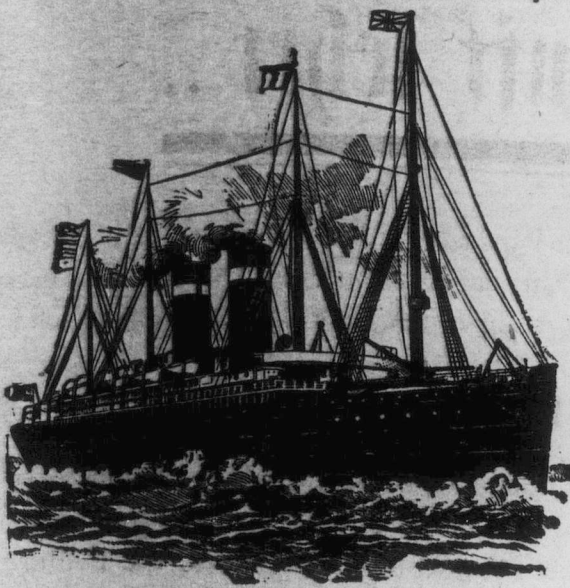




Wie das Schiff...

von Dampf und Winden getrieben, seinem Ziele zueilt: —
So eilen die Bote, von einer guten Anzeige getrieben, in die
Stores jener Geschäftsleute, deren Anzeige sie im

„St. Peters Bote“

lesen.

Katholiken
unterstützt eure
„Presse.“

Kaufen Sie bei
unsern Inserenten!

.. Trauerbilder ..

zum Andenken an liebe Verstorbene

werden angefertigt in der Office des „St. Peters Bote“

Münster, Saskatchewan

Deutschen aber nehmen jährlich um fast eine Million zu, die Franzosen bleiben fast stehen. Der deutsche Welthandel wächst stetig an, und als die Juden, welche auf der ganzen Welt zerstreut sind, vor einigen Jahren ihren Zionisten-Verein gründeten, wählten sie als Verbandssprache nicht Englisch, sondern Deutsch. Das Schweizerische Kaufmännische Centralblatt, das viele offene Plätze aus der ganzen Welt bekannt gibt, bezeichnet fast immer die Natur des Deutschen als Vorbedingung für die Bewerber. Hätten die Flamen und Holländer einst rechtzeitig, wie die Schweizer, das Hochdeutsch als Schriftsprache angenommen, so würde ihre ganze politische und wirtschaftliche Stellung weit günstiger sein.

Ein Projekt von weitgehender Bedeutung.

Die Frachtaufstellungen, unter welchen im vorigen Winter und Frühjahr der Nordwesten der Ver. Staaten und Canadas zu leiden hatte, und die dadurch verursachte geschäftliche Kalamität haben zur Folge gehabt, daß dem alten Projekt, über die Hudsonbai eine kürzere Verbindung mit Europa und dem Weltmarkt zu schaffen, ernstlich näher getreten worden ist. Jedermann weiß, daß die Entfernungen zwischen Ost und West geringer werden, je näher man dem Pol kommt und daß sie in der Richtung des Äquators zunehmen. Die Entfernung von Japan nach Liverpool, über San Francisco, beträgt 11,000 Meilen, über Seattle 10,800, über Vancouver und Montreal 10,000, über Prinz Rupert, die bisherige Endstation der Grand Trunk Eisenbahn, 9,300 und über Prinz Rupert und die Hudsonbai 8,275 Meilen. Die kleine Handelsstation Churchill an der Hudsonbai liegt den westlichen Handels- und Industriekreisen fünfzehnhundert bis zweitausend Meilen näher als Montreal und New York, kann also von dort aus unter Voraussetzung der gleichen Transportgelegenheiten in etwa der halben Zeit erreicht werden.

Eine Eisenbahn, die San Francisco, Denver, Salt Lake, Portland, Vancouver und Edmonton mit der Hudsonbai verbände, würde die westlichen Handels- und Industriestellen Liverpool um zweitausend Meilen näher bringen, und da ist es erklärlich genug, daß die östlichen Hafenstädte und die dort mündenden Eisenbahnlinien der Ausführung des Projektes aufs heftigste opponieren. Seit einem Vierteljahrhundert liegen die Pläne bereit für den Bau einer Eisenbahn von Winnipeg nach der Hudsonbai, aber infolge der Opposition der konkurrierenden Eisenbahngesellschaften ist es bei den Plänen geblieben. Neuerdings aber hat die Situation sich wesentlich geändert. Die Unmöglichkeit, mit den verfügbaren Transportmitteln den steigenden Güterverkehr aus und nach dem Westen zu bewältigen, kann länger nicht gelugnet werden. Innerhalb des letzten halben Jahres ist die Vauberechtigung für sechs Eisenbahnlinien erworben worden, die den Westen mit der Hudsonbai verbinden sollen.

Unter den Bauanstigen befindet sich auch der bekannte Eisenbahnmagnat James J. Hill.

Wenn früher von dem Bau einer Eisenbahn nach der Hudsonbai die Rede war, pflegte Hill den Plan ins Lächerliche zu ziehen. Das sei ein Unternehmen, meinte er, das für die Dauer von 10 Monaten einschneien und die beiden anderen Monate einfrieren werde. Heute spricht Hill anders. Sein Plan geht dahin, einen Teil der gewaltigen Frachtmengen aus Dakota und Minnesota durch das Saskatchewanal nach der Hudsonbai zu leiten, und bei der bekannten und oft bewährten Energie Hills darf mit einer baldigen Verwirklichung des Projektes, mit dessen Ausbau am südlichen Ende bereits begonnen worden ist, gerechnet werden. Die Canadian Transcontinental Linie ist mit der Ausführung eines ähnlichen Projektes beschäftigt. Um die durch das Saskatchewanal führenden Eisenbahnlinien mit Churchill an der Hudsonbai zu verbinden, bedarf es des Baues einer nur vierhundert Meilen langen Strecke, und davon sind achtzig Meilen bereits fertig gestellt. Als die Leiter der Gesellschaft kürzlich gefragt wurden, ob sie beabsichtigten, nach Vollenbung des Bahnbaues eine Dampfverbindung zwischen der Hudsonbai u. Liverpool einzurichten, erwiderten sie, zu dem Zwecke allein werde die Bahn gebaut.

Was vor kurzem noch von den einen belächelt, von den anderen als unausführbar bezeichnet wurde, wird in nicht zu langer Zeit Tatsache geworden sein. Schon tauchen in Verbindung mit den Eisenbahnbauten andere, nicht minder große Projekte auf. Seit Jahren ist in Canada von dem Bau eines Tiefwasserkanals, vom St. Lorenzstrom den Ottawa hinauf zu den großen Seen geredet worden. Jetzt ist auch die Agitation für diesen Plan lebhafter geworden. Der Kanal würde den Superior-See in direkte Verbindung mit der Hudsonbai bringen, den Seeverkehr in Verbindung mit dem Ozeanverkehr. Die Kosten des Unternehmens sind auf 125 Millionen Dollars veranschlagt, und wenn erst die geplanten Eisenbahnbauten fertig sind, wird es jedenfalls keine Schwierigkeit machen, das erforderliche Bankapital aufzubringen. Die Canadianer haben schnell begriffen, um was es sich handelt. Die Bewohner von Manitoba und Saskatchewan erstreben eine Erweiterung ihrer Grenzen über das Territorium Keewatin hinaus — so groß wie Deutschland — zur Hudsonbai, um nicht zu kurz zu kommen, wenn dort der projektierte Seehafen eingerichtet wird. Der dafür in Aussicht genommene Handelsplatz Churchill liegt 1000 Meilen von den Weizenfeldern des Nordwestens und 1500 Meilen von Oregon entfernt. Von Oregon nach New York dagegen sind es 3000 Meilen und von New York nach den nordwestlichen Weizenfeldern 2000. Die canadische Regierung bewilligt 12,000 Acker Land für jede Meile des geplanten Bahnbaues und ist bereit, mehr zu tun. Die Unternehmer unterschätzen die Schwierigkeiten nicht, die sich der Schiff-